Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5623

26. 09. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Heidemarie Wieczorek-Zeul, Elke Ferner, Dr. R. Werner Schuster, Doris Barnett, Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hagemann, Alfred Hartenbach, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Gerd Höfer, Ingrid Holzhüter, Erwin Horn, Barbara Imhof, Siegrun Klemmer, Eckart Kuhlwein, Brigitte Lange, Dr. Elke Leonhard, Erika Lotz, Dorle Marx, Ulrike Mehl, Ursula Mogg, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Eckhart Pick, Karin Rehbock-Zureich, Bernd Reuter, Gerhard Rübenkönig, Dr. Hansjörg Schäfer, Gudrun Schaich-Walch, Siegfried Scheffler, Heinz Schmitt (Berg), Ottmar Schreiner, Gisela Schröter, Horst Sielaff, Wieland Sorge, Dr. Dietrich Sperling, Joachim Tappe, Adelheid Tröscher, Karsten D. Voigt (Frankfurt), Hans Georg Wagner, Hans Wallow, Lydia Westrich, Dr. Norbert Wieczorek, Berthold Wittich, Uta Zapf
— Drucksache 13/5499 —

Lärmschutz entlang der ICE-Trasse der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main

Entlang der ICE-Trasse der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main besteht in der Bevölkerung weiterhin große Besorgnis wegen der zu erwartenden Lärmbelastung, die in vielen Bereichen insbesondere dadurch besonders problematisch erscheint, daß aus Gründen der Raumordnung als auch des Naturschutzes und der Landschaftspflege die Neubaustrecke mit bestehenden Verkehrsträgern – insbesondere mit der Bundesautobahn A 3 – möglichst gebündelt geführt wird. Obwohl die notwendigen Raumordnungs- und darauf aufbauenden Planfeststellungsverfahren schon weit fortgeschritten sind, besteht weiterhin große Unsicherheit darüber, ob tatsächlich ein ausreichender Lärmschutz entlang der Neubaustrecke gewährleistet werden wird.

1. Wann beabsichtigt die Bundesregierung die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) (16. BImSchV) dahin gehend zu ändern, Lärmschutzmaßnahmen auch für den Fall der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienen verbindlich zu machen, wenn der von dem Verkehrsweg ausgehende Lärm den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um 5 dB (A) übersteigt?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. September 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine Regelung der Lärmsanierung auf dem Verordnungsweg.

2. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, daß die Summe der von parallelen Verkehrswegen ausgehenden Lärmemissionen die vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte in den zu schützenden Gebieten nicht übersteigen darf?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

3. In welcher Höhe beabsichtigt die Bundesregierung Mittel für die Lärmsanierung der BAB A 3 in den Bereichen bereitzustellen, in denen die Autobahntrasse und die ICE-Neubautrasse gebündelt verlaufen?

Der Bund als Baulastträger der Bundesautobahn A 3 kann sich an ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der haushaltsrechtlichen Regelungen nur beteiligen, wenn die Beurteilungspegel – bei alleiniger Betrachtung der Straße – die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung überschreiten.

4. In welchen Jahren sollen diese Mittel bereitgestellt werden?
5. Nach welchen Kriterien soll die Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Streckenabschnitte erfolgen?

Aufgrund vorliegender Untersuchungsergebnisse besteht keine Veranlassung seitens des Straßenbaulastträgers, Mittel für ergänzenden Lärmschutz bereitzustellen.

6. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die vom Bundesministerium für Verkehr in einem am 1. September 1994 an die obersten Straßenbaubehörden der Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen gerichteten Schreiben gemachte Zusage einzulösen, wonach unter bestimmten Voraussetzungen ca. 15 Mio. DM für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen aus dem Straßenbauhaushalt in Aussicht gestellt wurden?

Im zitierten Schreiben vom 1. September 1994 ist der genannte Betrag nicht erwähnt. Die für ergänzende Lärmsanierungsmaßnahmen erforderlichen Mittel sind aus dem Haushaltstitel 741 19 zu finanzieren.

7. Welche Voraussetzungen wurden in dem in Frage 6 genannten Schreiben für die Mittelbereitstellung genannt?

Die nach der haushaltsrechtlichen Regelung maßgebenden Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung müssen überschritten werden.

8. Mit welchen Maßnahmen und in welchem finanziellen Rahmen ist die Bundesregierung bereit, bei der ICE-Neubaustrecke Köln/Rhein-Main parallel zur Bundesautobahn eine Optimierung des Lärmschutzes über die derzeit geltenden gesetzlichen Regelungen hinaus sicherzustellen?

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist Lärmvorsorge in Bündelungsfällen für die mit der Bündelung einhergehende Zusatzbelastung weder für die Straße noch für die Schiene vorgeschrieben. Damit dieser Umstand nicht zu Nachteilen für die betroffenen Anwohner führt, hat das Bundesministerium für Verkehr für die Neubaustrecke Köln/Rhein-Main der Deutschen Bahn AG (DB AG) eine Einzelfallregelung auf den Weg gebracht, die folgendes vorsieht: Durch zusätzliche – und damit über die Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung hinausgehende – Lärmschutzmaßnahmen soll dafür gesorgt werden, daß die Anwohner keiner höheren Lärmbelästigung ausgesetzt werden als vorher, d. h. der summierte Lärmpegel soll den Wert der Lärmvorbelastung nicht überschreiten. Die DB AG prüft z. Z. die Anwendungsfähigkeit dieses Konzeptes für alle in Betracht kommenden Einzelfälle entlang der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main.

Der Bund hat mit der DB AG im Dezember 1995 einen Finanzierungsvertrag über die Neubaustrecke Köln/Rhein-Main abgeschlossen, nach der der Bund Kosten bis zu einem Höchstbetrag von 7 750 Mio. DM übernimmt. Darin sind für den Umweltschutz (insbesondere für Schallschutzmaßnahmen) 439 Mio. DM veranschlagt.

9. Wenn eine vollständige Finanzierung der unter Frage 8 angesprochenen Maßnahmen nicht beabsichtigt ist, wie hoch ist der beabsichtigte Finanzierungsanteil?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

10. a) Ist die Bundesregierung vor dem Hintergrund, daß für die Akzeptanz der ICE-Neubaustrecke durch die im Trassenbereich von Lärm betroffenen Menschen ein tatsächlich ausreichender Lärmschutz von ganz entscheidender Bedeutung ist, und unter Berücksichtigung der besonderen Schutzpflicht gegenüber der körperlichen Unversehrtheit der Menschen aus Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes als Trägerin der Straßenbaulast bereit, schon heute bestehende Lücken im Lärmschutz der Bundesautobahnen A 66 und A 3 durch ergänzende Lärmschutzmaßnahmen auf ihre Kosten dort zu schließen, wo Bundesautobahnen und ICE-Neubaustrecke gebündelt verlaufen?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

b) Unter welchen Voraussetzungen ist die Bundesregierung bereit, u. a. im Bereich Niedernhausen aus Lärmschutzgründen die Trasse tiefer zu legen?

Die gegenwärtig geplante Linienführung der Neubaustrecke Köln/Rhein-Main der DB AG ist das Ergebnis eines iterativen

Planungsprozesses, der sich einerseits an den Planungsvorgaben (z. B. Geschwindigkeit, Mindestradius, Maximalsteigung, Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit), andererseits an den örtlichen Gegebenheiten (z. B. vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen, Topographie, Natur- und Umweltschutz, Hydrogeologie) orientiert, wobei gegensätzliche Ziele möglichst weitgehend ausgeglichen sind. Im Bereich Niedernhausen lassen die kreuzenden Verkehrswege nach dem gegenwärtigen Planungsstand eine Veränderung der Höhenlage der ICE-Trasse nicht zu.

11. Ist die Bundesregierung als Trägerin der Straßenbaulast der BAB A 3 und der BAB A 66 weiterhin konkret bereit, für folgende Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der ICE-Neubautrasse Mittel in der notwendigen Höhe durch Umwidmung bereitzustellen?

Elz	40 Meter lange Lärmschutzwand
Hünstetten-Wallrabenstein	Schließung der entstehenden Lärmschutzfenster
Werschau/Brechen	80 Meter lange Lärmschutzwände
Idstein/Wörsdorf	220 Meter lange Lärmschutzwand
Wiesbaden/Auringen	65 Meter lange Lärmschutzwand
Wiesbaden/Breckenheim	370 Meter lange Lärmschutzwände/90 Meter langer Lärmschutzwall
Hofheim-Wallau	360 Meter lange Lärmschutzwand im Klingenbachtal, zweimal 75 Meter lange Lärmschutzwände an der BAB A 3 über der L 3017 und der K 785
Hofheim-Wallau	Erhöhung der Schutzwälle ab km 3.153.805 bis km 3.155.200 auf 4,50 Meter Höhe
Hofheim-Wallau	Verlängerung des geplanten Erdwalles (Bauwerksverzeichnis Nr. 70) mit Schallschutzwirkung in Richtung Norden bis km 3.154.550
Flörsheim am Main/Weilbach	1 280 Meter langer Wall und daran anschließende Wände über die Straßenbrücken entlang der BAB A 3
Niedernhausen	Erhöhung der Lärmschutzwände auf 6 Meter, falls keine Tieferlegung der Trasse
Niedernhausen-Niederseelbach	Lärmschutzwall an BAB A 3
Wiesbaden/Nordenstadt	Ergänzung und Vervollständigung der Lärmschutzmaßnahme an der Nordseite der BAB A 66 zwischen Wallau und Erbenheim
Wiesbaden/Nordenstadt	Schließung des „Lärmfensters Sonnenhof" durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen
Wiesbaden/Nordenstadt	Optimierung des Lärmschutzwalles zwischen der L 3017 und der Autobahnpolizei auf niveaugleiche Dämme
Wiesbaden/Erbenheim	Erhöhung und Verlängerung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahme im Bereich „Rennbahnstraße" zu einem durchgehenden Schallschutz bezogen auf Einzelschallereignisse von 4,50 Meter Höhe

Wiebaden/Nibelungenviertel	Lärmschutzwand entlang der BAB A 66 von der Sulzbachbrücke bis zur Unterquerung der BAB A 66 durch die ICE-Trasse

Zur Beurteilung der Erforderlichkeit der konkret benannten Maßnahmen bleibt das Ergebnis der laufenden Einzelfalluntersuchungen abzuwarten.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 bis 7 verwiesen.

12. Ist die Bundesregierung weiter bereit, im Bereich von Wiesbaden/Medenbach für eine Lärmsanierungsmaßnahme in Form einer 1 570 Meter langen Wand (davon 300 Meter Länge Lückenschluß bis zur von der DB AG geplanten Wallschüttung) die notwendigen Mittel durch Umwidmung bereitzustellen?

Im Bereich der Wohnbebauung von Wiesbaden/Medenbach werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung nicht überschritten. Zudem liegt wegen der Führung der Neubaustrecke in Tunnellage hier der Fall der Bündelungslage nicht vor.

13. Wie steht die Bundesregierung dazu, das Tunnelportal der ICE-Neubaustrecke „Am Forsthaus" im Bereich Wiesbaden-Auringen 300 Meter weiter nach Norden zu verlegen?

Nach Angaben der DB AG verbessert eine Verlängerung des Tunnels „Am Forsthaus" die Lärmsituation (Schall der Autobahn) nicht. Die derzeitige Planung sieht daher für diesen Bereich einen Abkommensschutzwall entlang der Bundesautobahn A 3 vor, der auch die Emissionen der Autobahn deutlich reduziert.

14. Welche Auswirkungen hat die Ausführung der Gleisanlage der ICE-Neubaustrecke in Beton oder in Schotter auf die von der Strecke ausgehenden Lärmemissionen?

Die Lärmemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb sind bei Gleisen der Oberbauart „Feste Fahrbahn" ohne weitere Zusatzmaßnahmen etwa 3 dB(A) höher als bei Gleisen auf Schotteroberbau. Durch konstruktive Maßnahmen (z. B. schallabsorbierende Beläge) wird eine akustische Gleichwertigkeit der Festen Fahrbahn in der Weise erzielt, daß keine höheren Beurteilungspegel als beim Schotteroberbau verursacht werden.

15. Welche Ausführungsart der Gleisanlage wird den Berechnungen zugrunde gelegt?

Nach Angaben der DB AG wird für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen die Feste Fahrbahn zugrunde gelegt.

16. Wie steht die Bundesregierung dazu, die Blendschutzwände zwischen der BAB A 3 und der ICE-Trasse als Wände mit Blend- und Schallschutzwirkung (beiderseitig absorbierend) zu errichten?

Sofern die Blendschutzwände aufgrund eines rechnerischen Nachweises im Einzelfall auch eine Lärmschutzfunktion zu erfüllen haben, ist ihre schallabsorbierende Ausführung sichergestellt.

17. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch den auf der ICE-Strecke geplanten Güterfernverkehr insbesondere hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastung?

Für die nächtliche Lärmbelastung durch die Neubaustrecke Köln/Rhein-Main der DB AG sind keine Auswirkungen aus dem konventionellen Güterverkehr zu erwarten. Diese Strecke ist als erste Strecke der DB AG für den artreinen Verkehr konzipiert und soll dem Personenverkehr dienen. Es besteht zwar eine Option für den sogenannten leichten und schnellen Güterverkehr mit Fahrzeugen, die jedoch der Bauart des ICE entsprechen.

18. Ergeben sich heute gegenüber der Ausgangsprognose 1990 geänderte Erkenntnisse über das künftige Verkehrsaufkommen auf der Neubaustrecke, und folgen daraus geänderte Prognosedaten über die künftigen Lärmbelastungen auf dieser Strecke?

Die Bundesregierung hält nach wie vor am Bundesverkehrswegeplan 1992 und seinen prognostischen Grundlagen fest. Auch die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, über keine neuen Prognosen zum künftigen Verkehrsaufkommen auf der Neubaustrecke zu verfügen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333